



Opel GT 2006–09.

1. Test: Ford Mustang Mach-E GT
2. Test BMW i4 M50
3. Så bra är elbilen Mercedes EQE
4. Prislappen för nya Mercedes GLC
5. Det här är elektriska Chevrolet Blazer
6. Kia Xceed Plug-In Hybrid Facelift
7. La Bagnole äventyrsbil för vuxna
8. Samsung visar vägen för uppdaterad Renault Arkana
9. Inga fler retrobilar från Lamborghini
10. Testar Bentleys nya värstings toppfart på Autobahn
11. Därför har kvinnor större skaderisk vid en bilolycka
12. Prischock på nya bensin- och dieslbilar
13. Miljödepartementet öppnar för bidrag till konvertering till elbil
14. Behövs det trafikförsäkring för en åkgräsklippare/trädgårdstraktor
15. Citroën SM med Maserati motor
16. Internationella elbussnyheter i urval
17. Nya BMW 3-serien 1982
18. BMW M1 från 1981 provkörd i Italien
19. Fiat X1/9 var italienskt smågodis i storform
20. Klassiskt bilmärke: Jensen
21. Formel 1

1. Test: Ford Mustang Mach-E GT.

Publicerat av Marcus Berggren 18/07/2022.

En äkta muskelbil?



Ford orsakade ramaskri när de debuterade en elektrisk suv med Mustang-beteckning. Nu har det dock gått nästan tre år sedan vi för första gången fick lägga vanterna på den. Men nu har Ford gett de konservativa Mustang-fanatikerna ännu en anledning till att gå upp i högvarv: låt oss presentera nya Ford Mustang Mach-E GT. Vi har testat den för att ta reda på om den är värdig GT-beteckningen.

Diskret yttre

Rent utseendemässigt är det ytterst lite som utmärker GT-versionen av Mach-E kontra ordinarie Mach-E. Mustang Mach-E GT är snäppet lägre, har Brembo-bromsar, en GT-beteckning, exklusiva GT-fälgar och, åtminstone i vår testbils fall, lanseringsfärgen Cyber Orange.

Kraft så det räcker och blir över

När man kastar ett getöga på Mach-E GT:s tekniska specifikationer är det två siffror som utmärker sig. Dels är det mängden vridmoment – hela 860 newtonmeter, endast 40 mindre än en Aston Martin DBS Superleggera – dels är det 0-till-100-tiden på 3,7 sekunder. Det placerar den mellan en Lamborghini Urus och en Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio rent prestandamässigt.

Att elbilar ofta imponerar när det kommer till acceleration är dock ingenting nytt. Det väsentliga när det kommer till en bil som bär både Mustang- och GT-beteckningarna är i stället hur den upplevs bakom ratten.

Det är onekligen accelerationen som är bilens paradgren och plattan i mattan resulterar i en genuint våldsam acceleration. Accelerationen förblir ihållande i hastigheter som är rusligt nära toppfarten på 200 kilometer i timmen.



Ford Mustang Mach-E GT är inte riktigt en balettdansös

Sett till Mustang Mach-E GT:s mer atletiska ambitioner bidrar dess låga tyngdpunkt – och direkta gasrespons – till att den upplevs som flink. Bilens tyngd går inte obemärkt förbi men Mach E GT är tveklöst bättre på att ta sig in kurvor än ordinarie Mach E för att inte tala om en V8-mustang.

Det Mach E GT stoltserar med är andra dämpare som kort och gott ökar komforten samtidigt som väghållningen förbättras markant. Både i låga och höga hastigheter parerar dämparna vägens ojämnheter väl och bilen känns ständigt kontrollerbar.

Vanliga Mach-E upplevs stundtals som långt utanför sin komfortzon när man är ute och rastar den. Bara dämparna på Mach-E GT tyder på att Ford har tagit GT-uppgraderingen på största allvar.

Med det sagt saknar stolarna det stöd man vill ha av en bil av denna kaliber men komfortnivån är väldigt hög. Det man får mindre av är i stället räckvidd. GT innebär att det rör sig om en Grand Touring-bil, en bil vars främsta prioritet är att erbjuda både prestanda och komfort. Det är något Mach-E GT lyckas väl med. Ordinarie Mustang GT fokuserar i stället mer på just prestandaaspekten.

Summan av kardemumman

Mustang Mach-E GT är mer än bara en beteckning och Ford har sannerligen ansträngt sig för att den ska leva upp till sitt namn. Det Mach-E GT stoltserar med är imponerande prestanda, en trevlig körupplevelse och förvånansvärt hög komfort.

Prismässigt är den väldigt dyr och man måste onekligen vara helt frälst för att slå till. Om man vågar ta det steget får man en bil som onekligen känns dyrare än vanliga Mach-E och som berättigar sin existens, såvida man blundar för Mustang-epitetet.



Ford Mustang Mach-E GT (2022)

Motor: 2 elmotorer, 487 hästkrafter, 830 newtonmeter

Kraftöverföring: Enstegad växellåda, fyrhjulsdraft.

Acceleration 0–100 km/h: 3,7 sekunder

Toppfart: 200 km/h

Elektrisk räckvidd: 500 km

Vikt: 2 273 kg

Mått (längd/bredd/höjd): 4743/1881/1597 mm

Pris: Från 999 900 SEK (Testbil ca. 1 100 000 SEK)

BETYG

Helhetsintryck



SAMMANFATTNING

Ford Mustang Mach-E GT är mer än bara en Mach-E med lite extra kräm. Ford har ansträngt sig för att utmärka modellen och det är något de tveklöst lyckas med. Man kan säga vad man vill om Mustang-beteckningen men sett till segmentet och Mach-E-utbudet är GT-varianten en värdig kandidat.

4



TOTAL POÄNG



Marcus Berggren

Chefredaktör och medgrundare. Har kört snabbast av alla på redaktionen (344 km/h). Föredrar tygsäten framför läder. Kör en första generationens Fiat Panda köpt i Rom.

[I samarbete med Dagens PS finns vårt test av Ford Mustang Mach-E GT även tillgängligt här.](#)

[Läs vår recension av ordinarie Ford Mustang Mach-E här.](#)

2. Test: BMW i4 M50 – slår Tesla på fingrarna.

Publicerat av Marcus Berggren 15 Juli, 2022.

Hur mycket man än försöker streta emot kommer inget märke kunna undgå elektrifiering, åtminstone inte på den europeiska marknaden. Vissa märken har varit sena på bollen medan andra ständigt har legat i framkant.



I BMW:s fall debuterade de i ett tidigt skede med BMW i3 och när andra märken påbörjade sin elektrifieringsresa och lade den större delen av sitt krut på laddhybrider. Nu har emellertid BMW än en gång satsat rejält på elbilsspåret. Låt oss recensera nya BMW i4 M50.

BMW i4 M50 (2022)

Motor: Elmotor på respektive axel, 544 hästkrafter, 795 newtonmeter

Kraftöverföring: 1-stegad automatlåda, fyrhjulsdraft

Acceleration: 0–100 km/h: 3,9 sekunder

Toppfart: 225 km/h

Elektrisk räckvidd: 513 km

Vikt: 2 290 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4783/1448/1852 mm

Pris: Från 749 500 SEK (testbil cirka 850 000 SEK)



Det är traditionellt även på insidan.

Nutid möter framtid

BMW:s strategi när det kommer till elektrifiering verkar vara att erbjuda både modeller som tar sig an framtiden med allt de har att erbjuda – se [BMW iX](#) – samtidigt som de tar hänsyn till sitt arv och mer konservativa klientel med modeller som [iX3](#) och – i detta fall – i4.

BMW i4 är – precis som det låter – inte mer än en elektrisk [4-serie Gran Coupé](#). Utseendemässigt är det bara den täckta grillen och lite emblem som avslöjar att bilen är helt elektrisk.

I M50-utförande är det även den första elbilen med M-beteckning.

Fossil tvilling

Den traditionella andan fortsätter även på insidan och interiören är identisk med [M440i Gran Coupé](#) som vi tidigare provkört, inklusive kardantunneln.

Strategin att elektrifiera redan befintliga modeller är inte BMW ensamma om och även om det ger vissa nackdelar i termer av paketering, är en av fördelarna att det gör det enklare att ta klivet från fossilt till elektriskt.

Det blir lättare för kunder, inte minst de mer konservativt lagda, när de känner igen allt från de fossila modellerna.

Chockerande prestanda

Kördynamiskt känns i4 som en 4-serie som går på el, vilket den är.

M50-varianten erbjuder hela 544 elektriska kusar vilket alltså är mer än BMW M3 och M4 i Competition-utförande.

Även vridmomentsiffran på 795 newtonmeter är imponerande.

Gasen i botten möts av en genuint våldsam acceleration, förutsatt att man har bilen i det så kallade Sport Boost-läget.

Det största problemet är egentligen vikten – en bit över två ton väger i4 M50 vilket är mer än en [BMW M850i Gran Coupé](#).

Rent prestandamässigt är den snäppet långsammare än motsvarande [M3](#) – Competition-varianten med fyrhjulsdraft – och viktskillnaden på ett halvt ton är boven i det dramat.



BMW i4 M50 är riktigt trevlig att ratta..

BMW-typisk körupplevelse

Vi testade den i vinterskrud men den hade inga som helst bekymmer att få ner kraften i backen; en elmotor på vardera hjulaxel garanterar fyrhjulsdraft.

I sportläget avger den dessutom ett ljud genom högtalarna som är BMW:s tolkning av vad sportigt och elektriskt låter som eller vad jag hade kallat för "rymdskeppsliknande".

Styrningen erbjuder en bra tyngd och hela bilen är väldigt lättmodulerad, inte minst när man känner för att busa till det lite på en snöbelagd parkering.

Den direkta responsen som elmotorerna förser en med genomsyrar körupplevelsen i sin helhet och i4 M50 känns sannerligen i första hand som en BMW.

För den konservativt lagda

Kvalitetskänslan är hög – även om känslan i dörrarna känns mer 1-serie än 4-serie – och den interiöra layouten är logisk och genomtänkt.

Infotainmentsystemet har fått sig en törn i form av att det blivit mer komplicerat än innan.

BMW har länge erbjudit marknadens mest intuitiva och välfungerande system medan den senaste uppdateringen är ett steg i fel riktning.

Summan av kardemumman

Nya BMW i4 M50 kombinerar det bästa av båda världar – prestanda som både M-beteckningen och den elektriska drivlinan kan utlova – samtidigt som den paketeras som en tvättäkta BMW. På det viset skiljer sig i4 från iX.

Att elektrifiera en befintlig, fossildriven bil inkräktar på vissa av fördelarna som en elbil från grunden medför – paketering och i det här fallet även vikt.

BMW i4 M50 erbjuder emellertid ett ruskigt attraktivt paket, inte minst för de som tycker klivet över till elbilar känns tungt.

Dagens PS första intryck av nya BMW i4 M50

Slutbetyg: 4/5

Nya BMW i4 M50 kombinerar prestanda med användarvänlighet. Den slår Tesla på fingrarna gällande körupplevelse och inte minst kvalitetskänsla. Dess konservativa approach känns väldigt BMW på gott och ont.



Marcus Berggren

3. TEST Så bra är elbilen som går 63 mil – betyg på Mercedes EQE.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 17/07/2022.

Mercedes-Benz EQE är en ny elbil med räckvidd ända upp till 63 mil. Elbilen kostar från 794.000 kronor i Sverige. I de första testerna har bilen fått goda betyg, även om allt är inte positivt. – Man sitter djupt och skålat med rejäla sidostöd och även långa förare och passagerare kommer att bli nöjda här. Baksätet har bra sitthöjd – troligen bäst i klassen, skriver Svenska Dagbladet i sitt test.



Mercedes är en av de biltillverkare som satsar hårdast på att få ut elektriska modeller. Redan nu finns mer än fem olika elbilar modeller att välja mellan. En av de allra senaste modellerna är den nya sedanen Mercedes EQE. Den första versionen är EQE 350 med en effekt på 292 hk och en räckvidd på upp till 63 mil.

EQE är en väldigt strömlinjeformad bil med svepande linjer och en sedanbaklucka. Jämfört med Mercedes-Benz modeller med förbränningsmotor har EQE ungefär samma ytermått som CLS, 494 cm lång och 196 cm bred. Innerutrymmena är större än E-Klass eftersom eldrivlinan gör att bilen är hela åtta centimeter längre i kupén. Motorn på 292 hk och 530 Nm sitter på bakaxeln, modeller med fyrhjulsdraft har även ha en motor på framaxeln. Batteriet är på 90 kWh och har ett koboltinnehåll på under 10%.

Räckvidden enligt WLTP är 63 mil och bilen kan laddas med upp till 170 kW. Det ger en laddtid vid snabbladdningsstation med rätt kapacitet på 32 minuter från 10 till 80 procents laddning. Mercedes lämnar en batterigaranti på 10 år eller 25 000 mil. Liksom EQS kan EQE beställas med styrbar bakaxel som kan svänga med eller mot upp till 10.

Priset för den bakhjulsdrivna versionen 350+ med upp till 63 mils räckvidd börjar på 794.000 kronor. Den som väljer AMG-utförandet med 476 hästkrafter får betala från 1.175.000 kronor. I Sverige lanseras EQE som SE Edition med en ganska välmatad utrustningslista.

De första testerna för bilen börjar nu komma och recensionerna och betygen för Mercedes EQE är till stor del positiva, även om det finns mindre anmärkningar mot Mercedes elbil. [Svenska Dagbladet](#) har testkört bilen utanför Frankfurt, och finner att bilen är mycket bekväm.



– Bilen svävar på bekväm luftfjädring med adaptiva dämpare – den är följsam men har inte S-klassens fulländade fluffighet. Den ergonomiska silhuetten åtföljs inne i bilen. Man sitter djupt och skålat med rejäla sidostöd och även långa förare och passagerare kommer att bli nöjda här, skriver testföraren Julia Brzezinska.

Svenska Dagbladet ger bilen **betyg 5 av 6** möjliga och är särskilt imponerade av motorn och den höga säkerheten.

– EQE 350+ har lagom effekt. Önskar man mer finns prestandaversionen AMG EQE 43 4Matic som kommer 53 mil. Snart lanseras 500 4Matic och den kraftfullare AMG-versionen 53 4Matic+. Det ryktas även om en billigare instegsversion, EQE 300. Det är oklart om dessa kommer att säljas i Sverige.

Även [Teknikens Värld](#) har provkört Mercedes EQE, och även om tidningen lyckades köra vilse eftersom de blev förvillade av alla budskap från de stora skärmarna och det avancerade infotainmentsystemet MBUX. Trots det är de till stor del positiva till Mercedes EQE och finner att bilen är bekväm både i framsätena och i det rejält tilltagna baksätet.

– Ljudnivån är låg, varken vind eller väg hörs särskilt mycket ens i högre fart. Provbilens luftfjädring sväljer effektivt vägens ojämnheter. Men lika fluffig som EQS känns den inte. Om lyxlimpans luftfjädring känns som att sitta på en pilatesboll med pyspunka är EQE lite stramare satt, lite mer sammanbiten och bestämd. Det ger den faktiskt lite mer förtroende på vägen, den upplevs som stabil och belevad. Inte så att den är ”sportig”, körupplevelsens skarpaste kanter har omsorgsfullt filats ned. Men inte lika mycket som i EQS, skriver Daniel Östlund som har testkört Mercedes EQE.

Vid ett par tillfällen noterar Teknikens Värld att bilen tappar greppet. Dels är det vid ett rödligt då bilen omväxlande stryper och släpper på kraften när den förlorar fästet, dels får EQE sladd när testföraren kör upp på motorvägen i regn.

– Så ska en bil naturligtvis inte bete sig och om det beror på bristande antispinnkontroll, fyrhjulsstyrningen eller däcken, eller en kombination av alla tre, ska jag låta vara osagt, uppger Östlund.

Brittiska [Top Gear](#) ger Mercedes-Benz EQE **betyget 7 av 10** i sitt test. De är framförallt imponerade den utmärkta åkkomforten och bilens förfining. De noterar att den har en ”Tesla-krossande byggkvalitet”. På minuskontot finns att höjden är dålig och sikten i baksätet kunde vara bättre. Tekniken kan bli överväldigande med alla skärmar och finesser.



– Det här är en tyst, oerhört bekväm och snabb bil. Vid första intrycket är den bättre än en EQS att köra också. Åtminstone i Tyskland och på luftfjädring.

Det mest negativa med bilen är att den är alltför späckad med tekniska jippon som inte nödvändigtvis gör att färden blir avkopplande.

– Det råder ingen tvekan om att den är mycket bättre än en Tesla Model S, men Mercedes ansträngningar att överträffa alla rivaler inom teknik kan göra den här elbilen lite för radikal för vissa. Det skulle du aldrig ha trott om en E-klass, uppger Top Gear.

Även i hemlandet Tyskland har bilen fått fina betyg i de inledande testerna. [Autobild](#) rosar bilen för att den är tyst och komfortabel hemma på autobahn.

– När du kör kommer du efter bara några meter att bli förvånad över hur extremt tyst EQE är. Det finns inga motorljud som annars döljer andra bullerkällor. Och ändå tränger bara ett fint rullljud in. Inställningen av Airmatic luftfjädring är fluffig och låter Benz glida fram försiktigt, skriver Autobild.

Tidningen anser att den mindre EQE har allt som den något större och mycket dyrare EQS erbjuder.

– Visst, många av dess funktioner kostar extra. Men i princip kan den erbjuda nästan allt som också finns i de stora EQS.

[Carwows](#) Matt Watson har också testat bilen, på autobahn förstås, något du kan se i filmen här ovan. Han finner att bilen triggat den tyska polisen när han testat toppversionen Mercedes EQE 500, men betyget landar på 8 av 10 möjliga.

FAKTA MERCEDES EQE 350+

Pris: Från 794 000 kronor.

Motor: Elmotor på 292 hk. Bakhjulsdrift.

Batteri: 100 kWh brutto, 90 kWh netto.

Hjul: 235/50 R19.

Mått (cm): Längd 495, bredd 196, höjd 151.

Vikt: 2 355 kg, maxlast 525, max släpavagnsvikt 750.

Acceleration: 0-100 km/h 6,4 sekunder.

Toppfart: 210 km/h.

Räckvidd (WLTP): 56,7–65,4 mil.



4. Klart: Prislappen för nya Mercedes GLC.

Publicerad av Jan Stepan 2022-07-18, 14:33.

Nu är det säljstart i Sverige för den nya versionen av Mercedes flaggskepp – suven GLC.



Nu kommer den nya versionen av Mercedes-Benz bästsäljande modell till Sverige. Den nya GLC suven kommer att starta på 552 900 kronor.

GLC tog bilbranschen med storm i samband med lanseringen 2015. Suven blev snabbt ett flaggskepp för Mercedes och gjorde stor succé på den globala marknaden.

I juni premiärvisades den nya generationen och det finns en hel del nyheter att se fram emot.

Samtliga utföranden är hybrider med 9-växlad automat och fyrhjulsdraft. Man kan välja mellan mildhybrid med 48-voltssystem eller en laddhybrid som har över 10 mils räckvidd. Laddhybriden kan laddas med 11kW, men det finns ett tillval som ger 60kW DC.

Viktigt att notera är att laddhybriden kan först beställas i höst. Men vill ni ha mildhybrid-system så går det att beställa den redan nu. Följande modeller är tillgängliga.

GLC 200 4MATIC – Bensinmodell med 204 hk och en förbrukning från 0,73 l/mil.

Pris från 552 900 kr.

GLC 300 4MATIC – Bensinmodell med 258 hk, förbrukningen är densamma som GLC 200 4MATIC.

Pris från 626 900 kr.

GLC 220 d 4MATIC – Dieselmotordesign med 197 hk, förbrukningen från 0,52 l/mil.

Pris från 568 900 kr.

I alla modeller ingår fingeravtrycksläsare, helljusautomatik samt parkeringspaket. Det finns också ett flertal extra tillval att välja bland, så som exempelvis bakaxelstyrning, förarassistentsystem, med flera.



Mercedes-AMG One är här – servicen kan kosta 9 miljoner kronor!



Förnuft & Känsla kör Mercedes-AMG E63 S 4Matic+ Kombi: "Jag älskar den!"



Mercedes-Benz återkallar igen – risk för brand.



Premiär: Mercedes Vision AMG.



5. Det här är elektriska Chevrolet Blazer.

PUBLICERAT AV ROGER ÅBERG 2022-07-19 KL 08:30.

Helt ny bil som kommer i prestanda- och polisversion.



Chevrolet levererar nu en elektrisk version av sin Blazer, som egentligen inte är en version utan en ny bil som man kallar för Blazer EV. Chevrolet har ju haft sin lilla elbil Bolt länge men nu är det dags att gå in på elbilarna på riktigt. Först ut är alltså Blazer, sedan kommer Silverado och Equinox.

Bilen kommer i fyra olika varianter där 1LT är den enklaste och denna kommer endast som framhjulsdreven. 2LT har lite mer saker och går att få som framhjulsdreven eller fyrhjulsdreven. RS är nästa steg och denna kan du välja att få som framhjulsdreven, fyrhjulsdreven eller bakhjulsdreven om du hellre önskar det. Toppmodellen heter SS och här är fyrhjulsdrift som gäller, 557 hästar och 0 till 100 på 4 sekunder.

Laddning går hyfsat snabbt, 11,5 kW AC och 190 kW DC. Man kommer även att ha en version förberedd för att bli polisbil, rätt coolt.

Bilen är byggd på GMs plattform Ultium och väldigt lik [Cadillac Lyriq](#).

Varning för ostig video: <https://youtu.be/6icyq1lgH6g>.



Roger Åberg





6. Officiell: Kia Xceed Plug-In Hybrid Facelift.

Publicerad av Anders Nilsson 2022-07-18.

Fått ett uppdaterat utseende och erbjuds enbart som laddhybrid.



Kia Xceed har fått ett sportigare utseende genom ny front, grill och LED-strålkastare.

Kia har nu lanserat ansiktslyftet på Kia Xceed. Bland annat har modellen fått en uppdaterad design och finns enbart som laddhybrid i Sverige.

[Kia](#) har nu lanserat ansiktslyfta [Kia Xceed](#). Modellen har fått en förfinad design och ett sportigare utseende, ny front, grill och LED-strålkastare.

I Sverige erbjuds Kia Xceed enbart som laddhybrid. Den har en bensindriven 1,6-liters motor som stöds av ett 8,9 kWh litium-polymer-batteri och en elmotor på 44 kW. Därmed är systemeffekten 141 hästkrafter och 265 Nm. Räckvidden på ren el är 4,8 mil, eller upp till 6 mil i stadstrafik. Dock är detta endast preliminära siffror.

Titta man på interiören, är den enligt den sydkoreanska biltillverkaren, modern och inbjudande, med en uppdaterad design. Framför föraren finns ett 12,3-tums instrumentkluster och en 10,25-tum stor pekskärm med infotainmentsystemet.

Kostar från 396 400 kronor

Xceed Plug-In Hybrid erbjuds i tre utrustningsnivåer: Action, Advance och Advance Plus. Med instegsutrustningen ingår bland annat 18-tums aluminiumfälgar, adaptiv farthållare, eluppvärmd ladderratt, LED-strålkastare och aktiv filhållningsassistans.

Går man upp en nivå, ingår bland annat konstläderklädsel, dödvinkelvarning för bakomvarande trafik, elmanövrerad baklucka, Highway Driving Assist, samt eluppvärmda framstolar och även ytterplatserna i baksätet. Vill man i stället ha den maxutrustade versionen ingår bland annat elmanövrerad förarstol med minne, LED-innerbelysning, självparkerings-system, skyltskanning, trådlös laddning för mobiltelefoner och ventilerade framstolar.

Nya Kia Xceed Plug-In Hybrid går att beställa från och med idag, och kostar från 396 400 kronor med Action, 414 300 med Advance, och 441.200 med Advance plus.

Relaterade artiklar



Bytbils bilspion: BMW Z4.



Nya BMW 3-serien – det är insidan som räknas.



Bytbils bilspion: Här är modellerna som tillverkarna inte vill att du ska se.



BMW M bekräftar sista icke-hybriden.

7. La Bagnole – en äventyrsbil för vuxna.

PUBLICERAD: 17 JUL 2022, KL 13:07 AV PATRIK LINDGREN.

Det franska företaget KG Automotive lanserar en eldriven äventyrsbil som inte räds lite terräng. Räckvidden sträcker sig mellan 70 och 140 kilometer. Vågen stannar på endast 283 kilo och priset startar på 10 900 euro. Designen är lika unik som deras motto: Less is more, mindre är bättre.



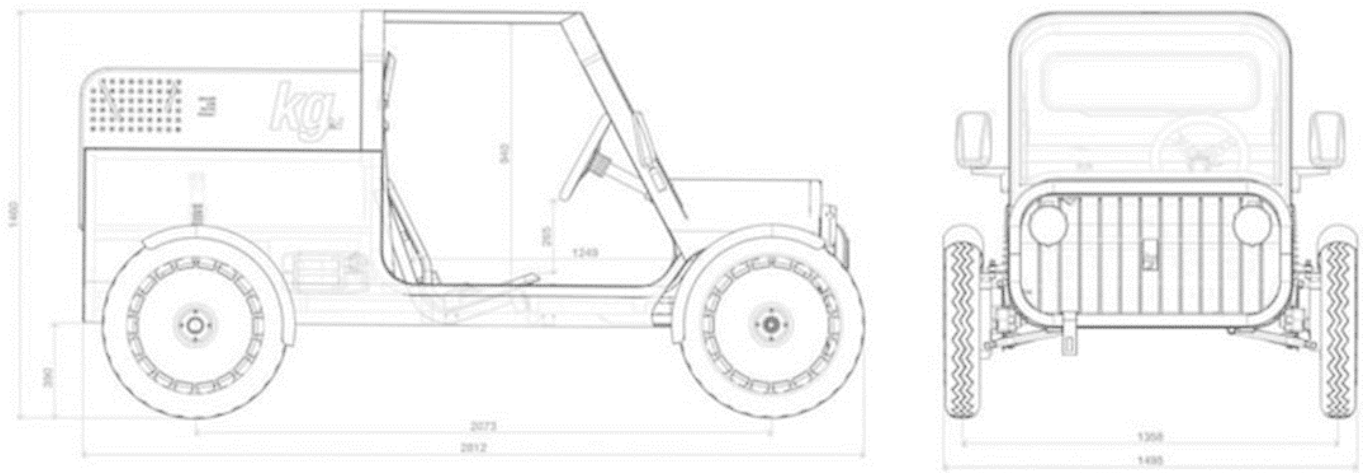
KG Automotive är ett nytt företag på den franska marknaden som ger sig in i en bransch som står inför diverse svårigheter med komponentbrist och ökade kostnader för råmaterial med mera. Men vi gillar hur de tänker när de nu presenterar sitt fordon La Bagnole.

Vi gissar att ni också ser en del liknelser med till exempel [Jeep Wrangler](#), [Suzuki Jimny](#) och inte minst Citroën Mehari. En modell som återupplivats och nu finns som elbil, vår reporter Mikael Stjerna har besökt tillverkaren nere i södra Frankrike och det kommer du kunna läsa mer om inom kort.

Personerna som står bakom den här leksaken för vuxna heter Léo Choisel och Florent Vitiello och målet från början var att tillverka ett tjugotal fordon per år, men nu siktar de mycket högre och målet är att klara av en årsproduktion på 5 000 fordon längre fram. I början av 2023 kommer de första fordonen att leveras till kund. Priset är från 10 900 euro och förbeställning kan göras redan nu, en handpenning på 990 euro tillkommer.

Less is more eller mindre är mer är mottot som sagt. Det har de verkligen tagit fasta på då valmöjligheterna är få när det gäller olika konfigurationer vad gäller drivlina med mera. Själva grundutförandet är detsamma och det enda som egentligen går att ändra på är ifall du vill ha ett pickupflak eller ett skåp bakom förarhytten som rymmer två personer.

Batteriet bygger på 48-voltsteknik och väger strax under 40 kilo och elmotorerna ger maximalt 16 kW (21 hk). Chassit är byggt helt i aluminium och den klarar 0-40 km/h på fyra sekunder. Den mäter 281 centimeter på längden och 149 på bredden. Höjden är nästan som bredden, 146 centimeter.



I övrigt kommer den i två olika versioner, en som gör max 45 km/h och en som maxar ut i 80 km/h. Markfrigången är hela 39 centimeter och med det väldigt korta överhänget både fram och bak lär den kunna klara rejäla terrängutmaningar. De två elmotorerna ger sammanlagt 480 newtonmeter i vrid och det kan behövas när man kikar på bilderna tagna i terrängen i de franska Alperna. Förbrukningen ska ligga runt 0,6 kWh per mil och det får man väl tacka den låga vikten för.



8. Samsung visar vägen för uppdaterad Renault Arkana.

PUBLICERAD: 14 JUL 2022, KL 16:19 AV MATTIAS RABE.

Renaults slanka suv Arkana har kommit så pass långt i livet att det nu är dags att lägga sig på operationsbordet för att justera en rynka eller två.



*Renault Arkana är på väg att uppdateras.
På bilderna är det dock en Samsung XM3 som vi ser.*

[Renault Arkana](#) en ganska ny bekantskap för de flesta av oss, så det kan tyckas märkligt att en modell som började säljas i bland annat Sverige förra hösten redan ska uppdateras. Men faktum är att Arkana är betydligt äldre än så, [modellen presenterades redan 2018](#) och började säljas i Ryssland under 2019. Under 2020 lanserades modellen i Sydkorea, men då som Samsung XM3, och under 2021 var det alltså Europas tur.

Arkana ser likadan ut på alla marknader, men det finns skillnader – rejäla sådana. Ryska Arkana är baserad på Renaults nästan 20 år gamla B0-plattform medan den europeiska varianten delar teknisk bas med den koreanska. Dessa båda byggs nämligen på Renault-Nissans betydligt modernare plattform CMF, i det här fallet B-varianten (CMF-B).

På spionbilderna är det inte Renault Arkana vi ser, det är faktiskt Samsung XM3 som har fotograferats i samband med värmetest i södra Europa. Om det står Samsung eller Renault på bilen spelar dock mindre roll eftersom båda kommer att få ta del av samma uppdateringar.



Från denna vinkel betraktad är det inte mycket att skriva hem om.

Eftersom bilen är maskerad i fronten är det där de större visuella justeringarna kommer att äga rum. Vi kan tänka oss att grillen ses över, så även strålkastarna och då eventuellt endast innanmätet i dessa. Nedre delen av stötfångaren lär få ett nytt hål eller ny form på ett befintligt.

Baktill kan vi inte skönja några ingrepp men när det väl är dags för den uppdaterade versionen att äntra marknaden är det möjligt att bakljusens lysdioder har fått lite annorlunda placering och kanske att stötfångarens plastdetaljer har stöpts om. Bara för att bjuda på nytt i någon form.

Interiört kan vi föreställa oss mindre justeringar på ratt och klädselar samt uppdaterat infotainmentsystem.

Under 2023 tror vi att uppdaterade Renault Arkana är aktuell för att nå bilhandlarnas blankpolerade hallgolv. Det lär då bli med samma motoralternativ som i dag, bland annat den hybriddrivlina som vi både har [provkört](#) och [testat](#). I sistnämnda tog den Arkana hela vägen till vinst!



Samsung XM3 (Renault Arkana) facelift GALLERIER.



Mattias Rabe

9. Inga fler retrobilar från Lamborghini.

PUBLICERAD: 16 JUL 2022, KL 14:38

Nya modeller som knyter an till gamla, ett bekant grepp från flera biltillverkare. Men efter nya Countach blir det stopp för Lamborghinis del.



[Mini Cooper](#), [Volkswagen Beetle](#), [Fiat 500](#), [Ford Bronco](#)... att använda gamla modellnamn och former är vardagsmat i dag. Även Lamborghini har lanserat en modell som pillar på nostalgisträngen – [Countach](#). Trots att de 112 bilarna (prototypen från 1970 hette LP 112) sålde slut på fyra dagar kommer man inte att lansera några nya modeller med historisk anknytning.

– [Countach](#) var ett unikt experiment, men vi är ett litet märke och vi måste titta framåt, säger märkets vd Stephan Winkelmann i en intervju med Road & Track.

Framöver är det elektrifiering som gäller, [även för den italienska sportbilstillverkaren](#). 2023 kommer den första hybriden, året efter ska alla bilar ha elektrisk assistans och på det, 2028, kommer Lamborghinis första helt eldrivna modell – som blir viktig för märket. Det blir en helt ny bil, med ny design, ett nytt koncept och med nya idéer.

– Vi kan inte förlita oss på den förgångna och tro att det ska skapa framtiden, säger Stephan Winkelmann. Så är det. Inte igen. Vi ser framåt. Vi har alltid nya saker på gång och måste vara koncentrerade på framtiden och inte blicka bakåt.

Redan 2006 visade Lamborghini upp en nygammal bil i form av Miura concept, en nytolkning av originalet från 1966. Någon produktion var inte aktuell.

– Den är en hyllning till vår historia, Lamborghini handlar om framtiden, sa Stephan Winkelmann då.



Peter Klemensberger

10. Testar Bentleys nya värsting på Autobahn – toppfarten extrem.

PUBLICERAT AV MATHS NILSSON 19/07/2022.

Bentley Continental GT Speed har fått en specialtrimmad W12-motor på 659 hästkrafter. Ett nytt toppfartstest visar att bilen gör 347 km/h, åtminstone på hastighetsmätaren. Motorn är en döende dinosaurie som bara finns i några få år innan el och laddhybrid tar över.



Den har kallats för en döende dinosaurie eftersom elbilar och små laddhybrider är på väg att ta över. Men än så länge kan Bentley Continental GT Speed W12 leverera. Nyligen fick bilen en specialtrimmad W12-motor med fler hästkrafter. Sexlitersmotorn ger nu 659 hästkrafter och 900 Newtonmeter i vridmoment.

Trots att Bentley Continental GT Speed väger nästan 2,3 ton ska toppfarten vara 335 km/h och accelerationen upp till 100 km/h ska gå på 3,6 sekunder. Youtubekanalen AutoTopNL bestämde sig förstås för att testa om Bentley håller vad de lovar.

Jodå, Bentley levererar, gott och väl om man ska tro hastighetsmätaren i bilen. Bilen kommer upp i galna hastigheten 347 km/h på en öde Autobahn, och bilen är väldigt tyst även i den extremt höga farten. Nya elbilar må vara betydligt snabbare i starten, men i toppfart har de än så länge ingen chans mot de gamla dinosaurierna.

Men frågan är hur länge W12-motorn kommer finnas kvar. Bentley har lovat att bli helt elektriska redan till 2030. Och mycket snart kommer Continental som laddhybrid med en liten 2,9-liters V6-motor. Bentleys första elbil kommer 2025 och sägs få 1400 hästkrafter. Hårdnande utsläppsregler gör att utrymmet för V12-motorer blir allt mindre. BMW lade nyligen ner tillverkningen av sin V12:a.



FILM: <https://youtu.be/ohR4mbcsQEQ>.



Bentley Continental GT Speed gör skäl för sitt namn.



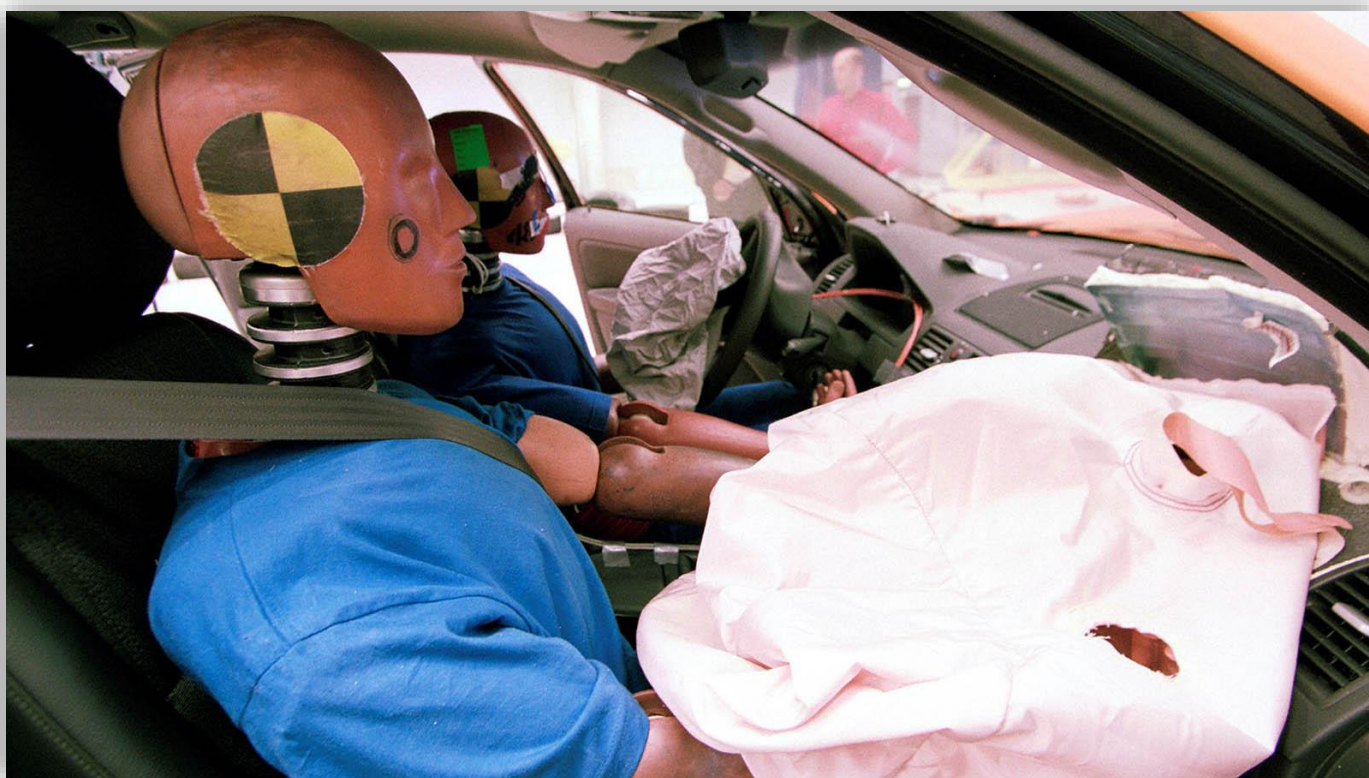
Maths Nilsson

11. Experten rasar: Därför har kvinnor större skaderisk vid en bilolycka.

PUBLICERAT 15/07/2022

AV MATHS NILSSON.

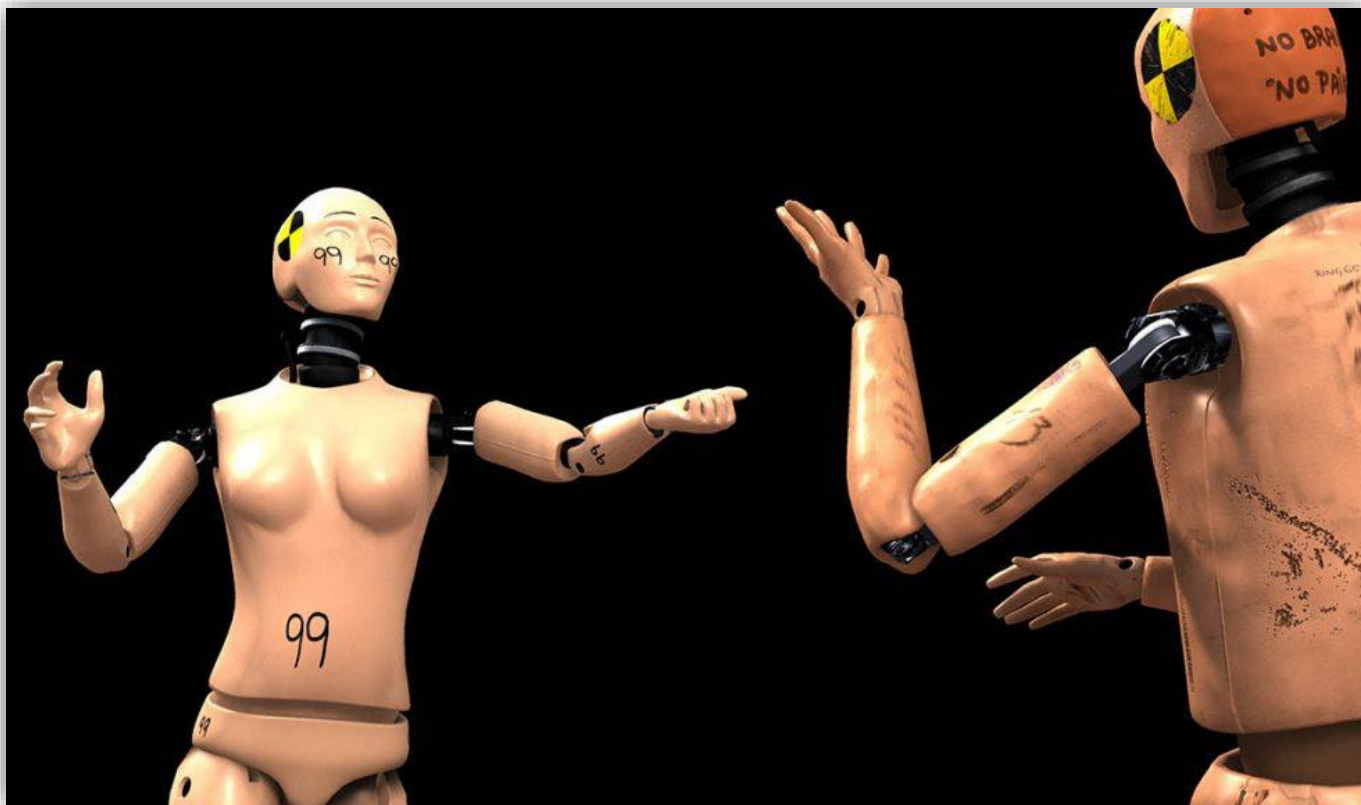
Kvinnor har dubbelt så stor risk att bli fastklämda och 44 procents högre risk till invaliditet vid en bilolycka, visar ny forskning. Trots det använder inte all tillverkare krockdockor som motsvarar genomsnittliga kvinnor. – Eftersom det finns fysiska skillnader mellan en genomsnittlig man och en genomsnittlig kvinna är det obegripligt att inte krocksäkerheten för bägge ingår i testerna, säger Tony Gunnarsson, sakkunnig trafiksäkerhet på Riksförbundet M Sverige.



En stor forskningsstudie vid University Hospitals Plymouth har granskat trafikolyckor där 70 000 patienter förts till sjukhus. Studien visar att män i högre utsträckning involverade i allvarliga trafikolyckor, men kvinnor riskerar i högre grad att fastna i fordonet. 16 procent av kvinnorna fastnade i fordonet, jämfört med 9 procent av männen.

– Detta beror bland annat på att kvinnor tenderar att sitta närmre ratten och får andra typ av skador vid allvarliga olyckor. Medan män får skador på huvud, bröstorg och lemmar drabbas kvinnor i högre grad av skador på bäcken, ryggrad och nacke. De senare skadorna kan göra det svårt att ta sig ur bilen, säger Tony Gunnarsson, sakkunnig trafiksäkerhet på Riksförbundet M Sverige.

Den nya forskningen visar också att kvinnor har 44 procents högre risk att få en skada som leder till invaliditet jämfört med män. En orsak till att kvinnor oftare skadas allvarligt är att det inte används kvinnliga krockdockor vid krocktester.



Volvo Cars är en av få tillverkare som använder kvinnliga krockdockor. Företaget har varit en föregångare och startade redan 1995.

Män och kvinnor skiljer sig i åt gällande längd, muskelmassa och kroppsbyggnad. Kvinnors nackmuskulatur skiljer sig från männens, vilket får konsekvensen att kvinnor dubbelt så ofta drabbas av whiplashskador efter bilolyckor.

Prototyper för kvinnliga krockdockor har tagits fram på Chalmers i Göteborg, men har ignorerats av stora delar av branschen.

– Eftersom det finns fysiska skillnader mellan en genomsnittlig man och en genomsnittlig kvinna är det obegripligt att inte krocksäkerheten för bägge ingår i testerna. Om färre ska skadas eller dö i trafiken måste fordons säkerheten fortsätta förbättras för alla, säger Tony Gunnarsson.

En tillverkare som använder kvinnliga krockdockor är Volvo Cars. Sedan ett antal år tillbaka har Volvo initiativet EVA för att dela med sig av sina erfarenheter. Volvo har använt kvinnliga krockdockor sedan 1995, då fanns bara en modell.



Maths Nilsson

Maths Nilsson är motor- och ekonomijournalist och grundare av Carup. Nås på maths.nilsson@carup.se

12. VW-chefen: Prischock på nya bensin- och dieslbilar.

PUBLICERAT 17/07/2022 AV MATHS NILSSON.

Räkna med prischock på bensin- och dieslbilar framöver. De nya Euro 7-reglerna gör att billiga bilar inte längre kommer att finnas. Volkswagen överväger att inte ersätta dagens Golf-modell. – Förbränningsfordon blir 30 000 till 50 000 kronor dyrare på grund av den mer komplexa avgasreningen, säger Volkswagenchefen Thomas Schäfer till Die Welt.



Volkswagen flaggar för betydligt högre priser på bilar som har förbränningsmotorer. Anledningen är EU:s nya utsläppsstandard Euro 7. Billiga småbilar som kostar från 100 000 kronor kommer inte att finnas framöver.

– Med en liten bil kan dessa merkostnader knappast absorberas. Instegsmodeller med förbränningsmotorer kommer bli betydligt dyrare, säger Volkswagenens nya märkeschef Thomas Schäfer till Welt am Sonntag.

Volkswagen ser därför inte små bilar med förbränningsmotorer som något ekonomiskt gångbart alternativ. Euro 7 kommer att införas 2025, och de exakta detaljerna är inte offentligt gjorda av EU ännu. Men det förväntas en rejäl skärpning jämfört med Euro 6. Enligt Thomas Schäfer blir alla bilar med bensin- och dieselmotor 30 000-50 000 kronor dyrare på grund av den komplexa avgasreningen.

För att kunna erbjuda ett kostnadseffektivt biläggande kommer Volkswagen från 2025 att erbjuda fyra elektriska småbilar, ID.2 och ytterligare en modell från Volkswagen, en från Skoda och en från Cupra. Enligt Thomas Schäfer kommer ID.2 att kosta under 25.000 euro, drygt 260.000 kronor och få en räckvidd på 40 mil.

– Vi planerar att erbjuda ID.2 för mindre än 25.000 euro. Om tre år kommer det att vara ett superattraktivt pris för ett elfordon, säger Schäfer.

Prisstegringen på bilar med förbränningsmotor kan leda till att Volkswagen inte kommer med någon ersättare till dagens Golf-modell. I stället läggs modellen ner efter den åttonde generationen och 50 år.

– Vi kommer veta mer om tolv månader.

13. Miljödepartementet öppnar för bidrag till konvertering till elbil.

PUBLICERAT 16/07/2022 AV MATHS NILSSON.

Det finns över 6 miljoner bilar i Sverige som går på bensin och diesel men bara 166 000 elbilar. Nu öppnar Miljödepartementet för ekonomiskt stöd till elkonvertering i framtiden, uppger TT. – Målsättningen är ett regelverk för konverteringskit som ska omfatta både arbetet och komponenter, säger Tove Kullenberg, pressekreterare hos klimat- och miljöministern.



Försäljningen av nya elbilar slår rekord i Sverige, och ungefär var tredje ny bil är helt elektrisk. Men det tar lång tid att byta ut hela fordonsflottan, särskilt som leveranstiderna på nya elbilar är extremt långa.

Hittills har det inte funnits något stöd för att elkonvertera sin förbränningsbil, men ett stöd kan komma i framtiden, uppger TT. Kostnaden är än så länge en tung kostnadspost. Olika företag uppger att det kan kosta mellan 300 000 kronor och en miljon att konvertera en elbil i Sverige. En ny elbil får 70 000 kronor i klimatbidrag, men den som vill konvertera sin gamla bil får betala allt själv, trots att det sannolikt är bättre för klimatet.

– Det är viktigt att känna till är att själva konverteringsarbetet inte är särskilt dyrt, omkring 15 000 kr. Däremot kostar enbart ett nytt elbilsbatteri och andra nödvändiga komponenter omkring 250 000 kronor. Det är tveksamt om stöd för själva arbetet att konvertera skulle ha någon effekt på intresset, uppger Tove Kullenberg, pressekreterare hos klimat- och miljöministern i ett mejl till [TT](#).

Just nu pågår ett arbete för att ta fram internationella bestämmelser för elbilskonvertering baserat på EU:s typgodkännandekrav för nya eldrivna fordon. Då kan även ett ekonomiskt stöd för elkonvertering komma.

– Målsättningen är ett regelverk för konverteringskit som ska omfatta både arbetet och komponenter. När väl ett UNECE-regelverk finns på plats så skulle frågan om ekonomiskt stöd för konvertering, inklusive komponenter kunna bli aktuell, uppger Tove Kullenberg. Hur stort stödet kan bli och när det kan komma är oklart i dagsläget.



14. Behövs det trafikförsäkring för en åkgräsklippare/trädgårdstraktor.

Jag kollar med Trafikförsäkringsföreningen, Transportstyrelsen, Polisen och politiker.



FILM: <https://youtu.be/KQnXwcu1Zlc>.



15. Citroën SM med Maserati motor.

Motornörd har träffat Dennis som har en mycket fin Citroën SM med Maserati motor från 1973. Lämna gärna en kommentar eller en tumme upp.



FILM: <https://youtu.be/BfXmoWl1Sqs>.

16. Internationella elbussnyheter i urval.

Publicerat av ULO • 14 JULI 2022.

Vi ger er ett axplock elbussnyheter från andra länder, främst i Europa. Denna gång: Fortsatt tysk storsatsning på utsläppsfria bussar; Brittiska Mellor satsar hårdare på Europa; Fler elbussar för Solaris; BYD får order på elbussar till Spanien.



Den tyska regeringen fortsätter att satsa på emissionsfri busstrafik.

Tyskland: Den tyska förbundsregeringen beviljade i veckan stöd till investeringar i ytterligare 1 200 utsläppsfria bussar i landet – batteribussar, bränslecellsbusar och trådbussar. I våras beviljade regeringen ett liknande investeringsstöd till 1 700 utsläppsfria bussar. Det nya stödet ska gå till små och medelstora trafikföretag och välkomnades av den tyska mot-svarigheten till Svensk Kollektivtrafik, VDV.

– Det här är en stark signal från regeringen och innebär att antalet utsläppsfria bussar på de tyska vägarna kommer att öka kraftigt från dagens 1 270 bussar. Till det kommer cirka 1 500 hybridbussar, kommenterade VDV:s vice vd, Werner Overkamp.



Brittiska Mellor är på europeisk offensiv med sina elbussar.

Storbritannien: Den brittiska busstillverkaren Mellor, som i Sverige representeras av BK Invest, fortsätter att satsa på den europeiska marknaden. Mellor har nu utsett det Hamburgbaserade företaget Jebsen & Jessen Industrial Solutions till att distribuera Mellors batteribussar i Tyskland och Österrike.

Mellor lanserade tidigare i år en helt ny familj batteridrivna bussar, Mellor Sigma. Den minsta versionen är en låggolvsbuss på sju meter, den största en tolv meter lång lågentrébuss. Under sensommaren eller tidigt i höst väntas de första exemplaren till Sverige. Med Sigmaserien bygger Mellor för första gången en helt ny produktfamilj från grunden, samtidigt som man ger sig in på marknaden för större bussar.

Mellor har arbetat mycket med att hålla ner vikten på bussarna i Sigmaserien, bland annat genom att använda kompositmaterial och lättviktsaxlar, även om karoserna är i rostfritt stål. Enligt företaget har man också lyckats konstruera en buss som är avsevärt lättare än motsvarande storlekar hos konkurrenterna. Samtidigt har man dimensionerat batterikapaciteten för en räckvidd på cirka 250 kilometer i normal stadstrafik och på en laddning, oavsett modell, istället för att klämma in maximal batterikapacitet.

Läs mer om Mellor i vårt reportage från i våras genom att [klicka här](#).



Den historiska polska staden Krakow fortsätter att köpa elbussar från Solaris.

Polen: Lokaltrafiken i den polska staden Krakow fortsätter att köpa elbussar från Solaris. I en upphandling som Solaris har vunnit ska busstillverkaren leverera ytterligare 20 batterielektriska bussar till den historiska staden – sju ledbussar och tretton tolv metersbussar. Sedan tidigare har lokaltrafiken i Krakow 76 emissionsfria bussar från Solaris i sin flotta.

Ordern är värd omkring 154 miljoner kronor, varav drygt hälften finansieras av den statliga polska fonden för miljöskydd.

De kortare bussarna har plats för 81 passagerare, ledbussarna för 141. Bussarna är utrustade med Solaris' egna högegenergibatterier på närmare 300 kWh i tolv metersbussarna och drygt 400 kWh i ledbussarna. Laddning kan ske genom såväl pantograf som pluginkontakt.



Kinesiska BYD har fått sin första order på 13-meters elbussar till den iberiska halvön.

Spanien: Den kinesiska busstillverkaren BYD har vunnit en order på femton batterielekt-riska bussar för trafik i staden Alcorcón i Spanien. Staden är en förort till Madrid.

I ordern ingår de första tre 13-meters lågentrëbussar som BYD levererar till den iberiska halvön. De övriga bussarna i ordern är tolv 12-meters låggolvsbussar.

Köpare är Arrivas spanska dotterbolag Empresa de Blas y Cia och leveranserna ska ske nästa år.

Klassiker

17. Nya BMW 3-serien 1982.

Publicerad idag 9:15.

Det är 1982 och BMW:s nya minsting E30 har premiär. I tidens anda sker presentationen med datorgrafik och en ljudmatta med synthmusik.



FILM: <https://youtu.be/Js5shqbjzhQ>.

18. BMW M1 från 1981 provkörd i Italien.

Publicerad 15/07/2022 av Marcus Berggren.

Vi rattar den första M-bilen.

I år är inget vanligt år, för i år firar BMW M hela 50 år. Den Magiska bokstaven började sitt liv som BMW:s motorsportavdelning där de första racingbilarna kom i form av BMW CSL "Batmobile" och BMW 530 MLE. På 1970-talet förde emellertid BMW diskussioner med sina grannar i söder – Lamborghini – om att tillverka en så kallad produktionsracingbil av homologeringsskäl.

Tyskarna och italienarna kunde dock inte samsas och det hela slutade med att BMW byggde bilen själv. Vips så kom den första renodlade M-bilen till världen. Jag lade i Högsta Växeln och begav mig till Comosjön i Italien för en provkörning.

En racingbil i första hand

BMW M1 var utvecklad för att nå framgångar inom banracing men Grupp 5-klassen kräver också att ett visst antal bilar ska säljas till allmänheten.

Resultatet var att totalt 452 bilar tillverkades. Av dessa var 399 produktionsbilar medan resten var racingbilar vilket gör den till en av märkets ovanligaste modeller.

Glasfiberkarossen tillika chassit konstruerades i Modena medan exteriören och interiören färdigställdes i Turin. Därefter skickades de till [Baur](#) där bilarna iordningställdes för hand. Den handbyggda 3,5-liters raka sexan (M88) levererades av BMW.

BMW M1 är den enda M-bilen med mittmonterad motor och designad av ingen mindre än [Giorgetto Giugiaro](#). Det är en av två BMW-bilar med mittmonterad motor; den andra är [BMW i8](#). Designmässigt ser BMW M1 helt fenomenal ut.



Bakom ratten på BMW M1

Provkörningen utgick från Villa d'Este vid Comosjön i Italien. Temperaturen utomhus uppgick till 34 grader i skuggan och om ni tror att en BMW M1 från 1981 har luftkonditionering som är välfungerande så tror ni fel. Mannen från BMW-museet gav mig nycklarna och sa "var tillbaka om en timme". Sedan var det bara att tuta och köra.

Interiören är ett potpurri av olika delar från BMW:s lagerhyllor från 80-talet. Stolarna har både läder och tyg. Eftersom M1 de facto är en bil utvecklad för motorsport är enkelhet det mantra som genomsyrar interiören.

Layouten är charmig i sin flärdfrihet och allt känns oerhört förarorienterat. Även om jag med mina 184 centimeter inte är överdrivet lång var utrymmet i kupén tveklöst åt det trängre hållet.

Jag vred om nyckeln, och den raka sexan surrade till liv. Det första som stod på agendan var trepunktsvändning mitt bland en massa bilar från BMW-muséet med massa representanter från BMW som tittar på.

Ja, det är lika svettigt som det låter, särskilt i en BMW M1 med 4000 mil på mätaren och ett värde på närmare 8 miljoner SEK.

Jag rullade ut mot grindarna som skiljde Villa d'Este från den totala trafikanarki som råder runt Comosjön. Vägarna var smala och kantades av stenhus och felparkerade bilar. Mopeders susade fram likt arga bålgetingar och bussar som körs av racing-wannabes dundrade fram. Men vad är livet utan lite spänning?

Kopplingen är inte helt samarbetsvillig och att hitta dragläget är knepigt. Vilken tur att det första jag skulle göra var att svänga in på huvudvägen med start i uppförsbacke.

Lyckligtvis gjorde jag inte bort mig framför den folksamling som stod utanför grindarna och spanade efter motorhistoriskt ögongodis.



Plattan i mattan

Körningen inleds med att lära känna bilen innan jag börjar pressa på. Den femväxlade manuella lådan bjuder på korta, distinkta slag. Växelväljaren är placerad perfekt för individen bakom ratten.

Backspeglarna är mindre än på en golfbil och sikten bakåt är i paritet med att titta in i en vägg. Styrningen är tung och bilen upplevs som rejält bred, även om så inte är fallet, åtminstone med moderna mått mätt.

Designmässigt är M1 lika tidlös som Mona Lisa och måste ha sett ut som ett rymdskepp när den kom ut 1979. Uppmärksamheten är överväldigande positiv och alla man passerar blir superexalterade. Vi blev till och med bjudna på en fest av en förbipasserande donna.

Hur man än vänder och vrider på det bjuder inte Comosjön på särskilt många ställen där man kan trycka gasen i botten i en BMW M1.

Med andra ord får man ta varje tillfälle i akt. Den mekaniska skönsång som motorn avger studsar mot de italienska husväggarna men det är först vid 4000 varv som det faktiskt händer någonting.

Skönsången ökar, likaså pulsen, och bilen katapulterar fram och man känner hur samtliga 277 kusar jobbar febrilt med att galoppa för kung och fosterland.

Ljudet är *fantastico* och jag hoppas på att varje kurva ska dölja ett vägavsnitt där jag kan låta den raka sexan vakna till liv. Vid mer sansad körning bjuder den egentligen inte på något märkvärdigt.

BMW M1 i sin helhet vaknar till liv först när man pressar på riktigt ordentligt. Allt kretsar kring föraren och efter man blivit lite varm i kläderna – något jag bokstavligen var – vågar man trycka på mer och mer.

Det man belönas med är en körupplevelse som heter duga. BMW M1 kommunicerar likt Dag Hammarskjöld och man känner hur man är en bestående del av ekvationen.

Tyvärr bjöds jag inte på överdrivet många chanser att verkligen pressa på, men nog för att jag genast började fundera på vad en BMW M1 går loss på.

Väldigt mycket visar det sig. Även om M1 har hamnat lite i skymundan under årens lopp, är den ruskigt ikonisk och är en essentiell del av BMW M:s historia.



BMW M1 (1981)

Motor: 3,5-liters, 6-cylindrig, bensen, 277 hästkrafter, 330 newtonmeter

Kraftöverföring: 5-växlad manuell, bakhjulsdrift

Acceleration: 0–100 km/h: 6,2 sekunder

Toppfart: 265 km/h

Vikt: 1 300 kg

Mått (längd/höjd/bredd): 4361/1140/1824 mm

Miltal testbil: 40 353 kilometer

Summan av kardemumman

Designen, filosofin och historien bakom, för att inte tala om den himmelska körupplevelsen är alla nog för att BMW M1 ska ristas in i historieböckerna. Det har hänt mycket för BMW M de senaste 50 åren.

Från att bokstavligen utvecklats en racingbil för gatan à la [Ford GT](#) har bokstavligen talat varenda modell en M-variant. Essensen av BMW återfinns förvisso i vissa utvalda modeller och alla kan tacka BMW M1 för sin uppkomst.



Marcus Berggren

Chefredaktör och medgrundare.

19. Fiat X1/9 var italienskt smågodis i storform.

Publicerad 2022-07-17 kl 6:20. Text Calle Carlquist.

BROSCHYREN.

Den här artikeln publicerades ursprungligen i tidningen Automobil 2008.

På Turinsalongen i november 1972 dök lilla X1/9 upp och blev omedelbart fräckast i sju kyrksocknar.



Broschyens omslag lovar högtflygande planer och nog tog den lilla vassa Turinaren fart: 1978 hade 110 000 bilar byggts.

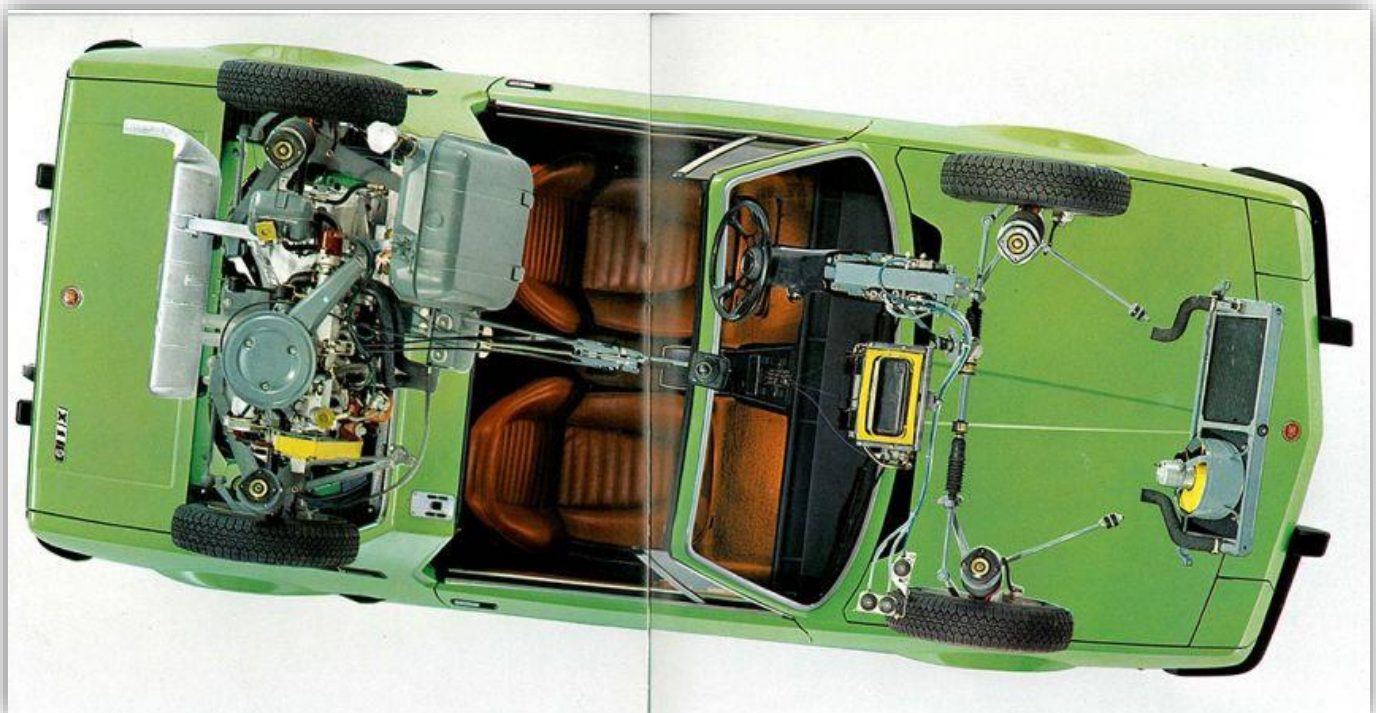
Fiat visste hur man serverade läckra onödor i början av 1970-talet. Inte nog med att 128 Sport Coupé fanns i två versioner (1300 och 1500) som i detaljerna var ganska olika, i november 1972 (på Turinsalongen) dök lilla X1/9 upp och blev omedelbart fräckast i sju kyrksocknar.

X1/9 fick förstås smeknamnet »kryss första september« och var en helt annan konstruktion än sina framhjulsdrivna fyrsitsarsyskon med tvärställd motor fram. Här var det mittmotor, bakhjulsdrift och en skarpskuren liten kaross med targatak som flirtade svårt med publiken.

Tre år tidigare hade Bertone förvarnat en smula om vad som kunde väntas. Då stod på Turinsalongen en liten strykjärnsformad studie kallad Barchetta, en roadster utan tak med Autobianchimotor, låg vindruta och stor störtbåge som fick särskild karaktär av de båda fyrkantiga strålkastare som placerats i skärningen mot karossen. Klädd i rött och vitt såg Barchetta ut som en ovanligt farthungrig polkagris på väg mot stranden. Studien blev fröet till Fiat X1/9.



Carrozzeria Bertone fick sitt namn i liten skrift på instrumentpanelen, det var hos dem bilen byggdes. Stilrent, snyggt – och smalt!



Man förstår hur det hänger ihop. X1/9 är ingen särskilt komplicerad skapelse men ett korrekt sätt att förpacka fyra meter mittmotorbil. Rörande enkel med dagens mått mätt.



Den delade bakre stötfångaren är enklaste kännetecknet på den första versionen med 1,3-motor, senare drogs den tvärs över bakpartiet.

Färgskalan byttes radikalt till den tidiga, 24-sidiga broschyr vi ser här. Lanseringsfärg blev i stället en käckt prinsesstärtefärgad grön. Men det är givetvis reklambyråns högtflygande placering av bilen uppe bland molnen som bedårar oss mest. Försök det i dag, Forsman & Bodenfors!

En känsla av frihet, helt enkelt, så fort den lilla svarta taklappen stuvats undan. Förutom molntapparna hittar vi fin-fina översiktsbilder på hur den exakt fyra meter långa X1/9 var funtad. Två tajta sittplatser (X1/9 är bara 158 cm bred), motorn (Fiat 1300-kubikare på 73 hk) på tvären alldeles bakom stolarna, tanken på högkant intill och en hjulupphängning som lite från ovan såg ut att bestå av strumpstickor. Lådan var fyrväxlad.

Så söt, så fräsig! Första året smögs produktionen i gång med att Bertone skickade färdiga karosser och inredning till Fiat, där resten slogs ihop till detta förtjusande paket. Snart gick bilarna åt i rasande takt, så småningom även i USA. Efter fem år ersattes motorn av en 1500-kubikare på 85 hk, vilket gav bra fart på grejerna. Lite utseendeförändringar, ny inredning och instrumentering och femväxlad låda höll ångan uppe.

1984 flyttade produktionen helt till Bertone och namnet Fiat slopades. Fyra år senare var det roliga slut, efter totalt ca 160 000 exemplar.

I Sverige lanserades X1/9 på allvar först 1980. Nästan alla exemplar (ca 200 stycken) som togs in var rödmetallic och hade sina karaktäristiska varselljus eftersom vi fått en lag om att synas i trafiken. Priset var ca 55 000 kronor

I dag omhuldas denna lilla pralin av en klubb med samma namn som bilen, men man måste ju undra vad som hände med det trevliga mittmotormodet för vanligt folk? Porsche 914 var ungefär samtida med Fiat och försvann ganska snabbt, moderna efterföljare som Toyota MR2 och MG-F är också borta.

Nytändning på mittfältet, tack!

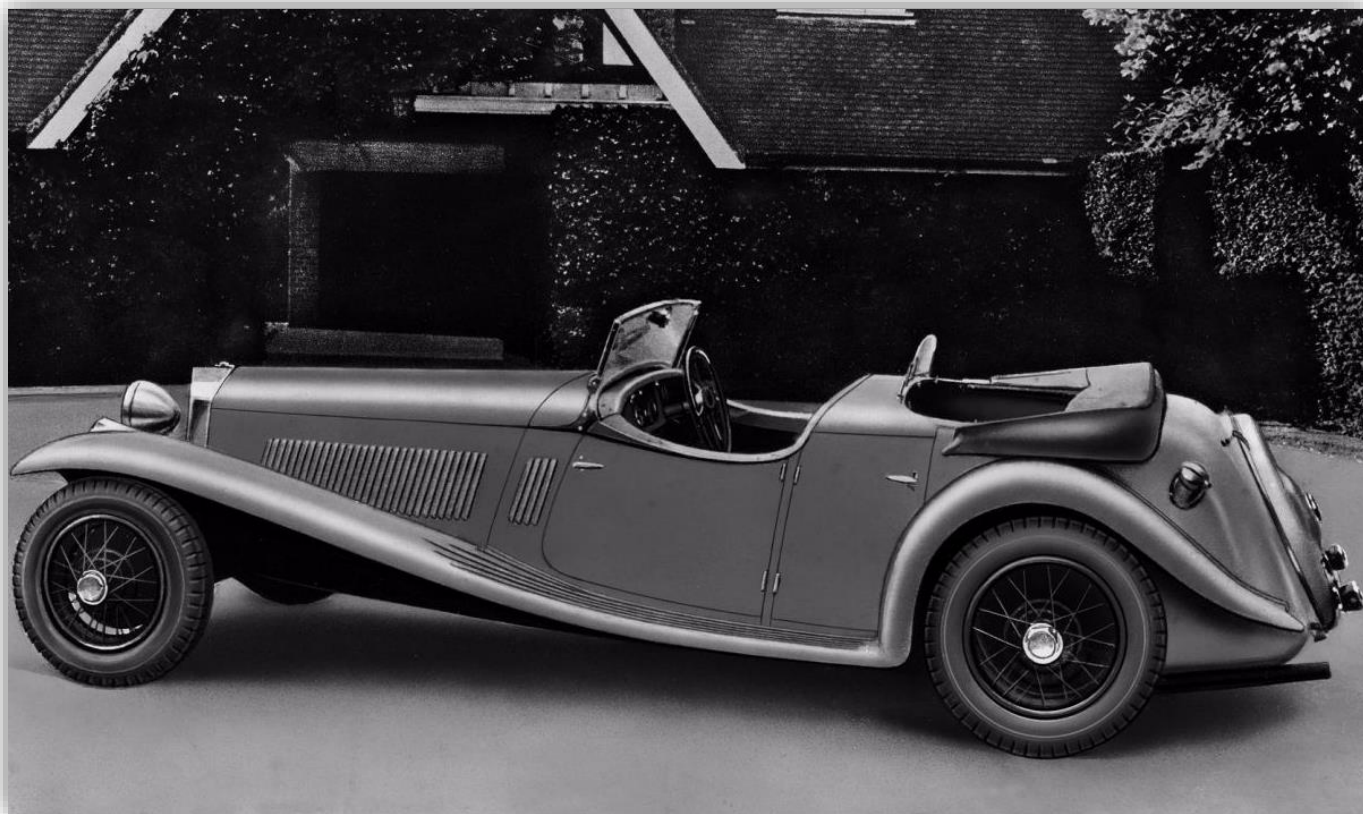


Calle Carlquist

20. Klassiskt bilmärke: Jensen.

Publicerad 28 oktober 2010.

Engelska bilmärket Jensen stod alltid för fart och elegans. Märket levde i 40 år, från 1936 till 76. Ingen har väl räknat på det men per capita måste engelsmännen ha byggt fler kul och konstiga bilar än någon annan nation! Jensen är ett bra exempel, och även ett gott exempel på hur man kan jobba praktiskt, om än inte alltid med lysande ekonomiska resultat.



Jensen Number 1 The White Lady 1936.

I likhet med Morgan byggde Jensen aldrig några egna motorer – det var allt annat man var duktig på. Verksamheten ägdes ursprungligen av brödraparet Allan och Richard Jensen, som i början av 30-talet blev kända som karossformgivare.

De ritade karosser till bilar som den peppiga lilla Wolseley Hornet och även till några Ford V8-bilar avsedda för den engelska marknaden.

Detta sätt att bygga bil, med engelskt chassi och kaross (eller franskt, eller något annat) och en pålitlig, gärna stor, amerikansk motor, brukar kallas hybrid. I det här fallet blev det alltså "anglo-american hybrid".

Railton, ett annat och ännu mer udda brittiskt märke gjorde likadant, fast med Hudson-motorer. I Jensen-bilarna hittade man vanligen Ford V8-maskiner, men i en del fall användes istället tolvcyldriga Lincoln Zephyr-motorer eller mindre Steyr-drivkällor från Österrike.



*Futtiga 15 exemplar byggdes av Jensen PW (som väl måste betyda Post War?).
Nash-motorerna var i alla fall av Pre War-typ...*

På hugget

Efter andra världskrigets slut var Jensen snabbt på hugget och annonserade redan framåt höstkanten 1945 om sina bilar som hade raka åttor under de majestätiskt långa motorhuv-arna.

Tanken var att använda en engelsk Meadows-motor men den visade sig inte hålla måttet och därför byggdes bilarna med Nash-motorer från 1939! Samma motortyp hade firman också använt före fientligheterna.

1946 visade man en stor och tung fyrdörrarsmodell som dels hade hydrauliska bromsar dels spiralfjädring både fram och bak. Den byggdes både med täckta och öppna karosserier, men sammanlagt blev det inte ens 20 exemplar. De sista bilarna i serien hade stora Austin-motorer och blev klara 1951.

Det var i den här vevan som man gick tillbaka till ursprunget, det vill säga sportiga öppna vagnar.

Första modellen kallades Interceptor och hade en tämligen bullig och slätsidig kaross i varianterna öppen med plats för fyra och tvådörrarscoupé. Sammanlagt byggdes 77 exemplar.



Jensen 541 Deluxe 1956–59



541 R hade Austins sexcylindriga 150-hästarsmotor, glasfiberkaross och för sin tid mycket bra prestanda. Notera de 300 SL-liknande utsmyckningarna ovanför hjulhusen.



Jensen 541S

Byggde karosser till Volvo

1954 introducerades en spänstigare karossform på en modell som kallades 541 och som hade glasfiberkaross. 225 stycken byggdes och sannolikt hade nästan alla raka sexor från Austin. Modell 541 tillverkades fram till 1959 under en tid parallellt med 541 R.

Åren 1961–63 tillverkades dessutom 541 S, som såg nästan precis likadan ut som de andra 541:orna men den var faktiskt litet större åt alla håll. Dessutom hade de flesta av de 108 byggda bilarna automatlådor.

Volvo P1800 lanserades 1961 och här hade Jensen dessvärre ett finger med i spelet. Den engelska firman byggde nämligen karosserna och de var inte särskilt bra. Framför allt var de otäta och släppte in vatten både här och där.

Volvo-äventyret blev inte långvarigt men tog så mycket kraft att Jensen åren 1962–63 bara måktade med att bygga 70 exemplar av sin egen CV8, en rätt från vagn med stora Chrysler-motor (precis som franska Facel-Vega HK II) och Hydramatic-låda.

1964–66 tillverkades ytterligare 391 exemplar men med litet större Chrysler-maskiner. En hit.



Jensen Interceptor 1967.

Just Chrysler blev omtyckt som motorleverantör och när Jensen 1967 presenterade sin nya Interceptor hade den dessutom en riktigt snygg Vignale-ritad kaross med jättelik baklucka/bakruta.

Bilen blev en hit och fram till nedläggningen 1975/76 byggdes 5472 coupéer och 105 cabrioletter.



Hi-tech! För 43 år sedan fanns det bilar med låsningsfria bromsar, fyrhjulsdraft, differentialbroms och en härligt lyxig säkerhetskänsla. Synd bara att Chrysler-motorn var så törstig.

Åren 1967–71 byggdes också 320 exemplar av Jensen FF, en superlyxvagn med fyrhjulsdrift, automatlåda, Powr-Lok differentialbroms och servostyrning.

Och inte bara det: FF hade låsningsfria bromsar tillverkade av Dunlop och benämnda Maxaret. Detta är en komfortabel och komplicerad bil, men när allting fungerar och om man har råd att köra från mack till mack kan man inte klaga...



10 926 stycken så kallade Jensen-Healeys byggdes 1972–76. Lotus-motor, Chrysler-växelåda (senare Getrag) och fjädring från Vauxhall. Blev ändå Jensens mest byggda modell genom tiderna.

Den uteblivna framgången för den tilltänkta volymmodellen Jensen-Healey ledde i förbindelse med [oljekrisen 1973](#) till finansiella svårigheter som ledde till företagets konkurs 1976. Ur konkursboet uppstod företaget "Jensen Parts & Service" som skulle ta hand om service- och reservdelsmarknaden. Bredvid totalrestaurationer erbjöd företaget 1983–1992 en reviderad version av Interceptor som såldes som Interceptor IV och som drevs av en 5,9 liters V8 från [Chrysler](#). Bara 15 bilar lämnande verkshallarna och planerna på en Interceptor fullföljdes inte då företaget slutgiltigt likviderades 1993. Det senaste försöket att återuppliva märket misslyckades 2002 då tillverkningen av roadster Jensen S-V8 som presenterades 1998 lades ner efter bara 32 tillverkade exemplar.



21. Max Verstappen vann Frankrikes GP.

Publicerad av Anna Andersson 2022-07-24 kl 16.38.

Charles Leclerc skrek ut sin ilska. Han bröt Frankrikes GP efter ett misstag och tappade mycket mark i kampen om VM-titeln.



FILM: <https://youtu.be/gW6r-BPdtN0>.

För tredje gången i år bröt Ferraris Charles Leclerc ett lopp i ledningen, efter Spanien och Baku nollade han även på Paul Ricard i Frankrike. Den här gången var det hans eget fel. Han tappade kontrollen över bilen i kurva elva på det 18 varvet och han skrek ut sin ilska.

"Fruktansvärd otur"

– Det var svårt att hitta rätt balans i bilen i den här hettan, men det var mitt fel. Det hjälper ju inte att jag presterar på en så hög nivå när jag sedan gör den typen av misstag. Det är helt oacceptabelt, säger Leclerc som klarade sig utan skador.

– Om jag ska bli världsmästare måste jag få kontroll över den här typen av saker under den andra halvan av säsongen.

Misstaget kostade monegasken många viktiga poäng eftersom VM-ledaren Max Verstappen, Red Bull, enkelt kunde köra hem ännu en seger och drar i från i kampen om VM-titeln.

Det skiljer nu 63 poäng till Verstappens fördel - och en seger ger 25 poäng.

– Jag gjorde ett bra race, jag pressade honom redan från start, men det var svårt att följa honom här eftersom däcken överhettade och jag kunde inte attackera, säger Max Verstappen.

– Bilen var väldigt snabb, men sedan hade Charles lite otur, och jag hoppas att han är okej. Men efter det handlade det bara om att hålla koll på däcken.

Lelcerc bröt när Verstappen vann

Bakom Verstappen körde sedan Lewis Hamilton, Mercedes, in på andraplats i sitt 300:e F1-lopp och George Russell, Mercedes, trea.

– Detta var ett väldigt bra resultat med tanke på att vi har legat så långt efter våra konkurrenter hela helgen, men vi har en bil som verkligen är tillförlitlig, säger Lewis Hamilton.

Formel 1 fortsätter nu i Ungern om en vecka. Det är det sista racet innan sommaruppehållet.

SLUT